I INGVAR DEN VITTFARNES KÖLVATTEN

En rekognosering av floderna
mellan Svarta havet och Tbilisi i Georgien

Av Mats G Larsson

I BÖRJAN AV 1040-TALET kom en styrka med varjager, dvs skandinaver, till den lilla orten Bashi intill floden Rioni i Georgien. De uppges i den gamla georgiska krönikan *Kartlis tsovreba* (Brosset 1849 s. 321; Qaukhchishvili 1955 s. 301) ha varit 3 000 man och hade förmodligen rott uppför floden efter att ha seglat österut på Svarta havet, troligen från Dnjeprs mynning. Efter en överenskommelse med den georgiske kungen Bagrat fortsatte 700 av dem längre in i landet, där de deltog i ett slag mot kungens fiender vid Sasirethis strandskog några mil väster om Tbilisi. Trots hjälpen förlorade kungen slaget och flydde. Efter en överenskommelse med den fientliga styrkan återvände skandinaverna västerut varefter de försvinner ur historien.

Både det geografiska området, händelseförloppet och tidsperioden gör det troligt att berättelsen i den georgiska krönikan är ett spår efter den svenske hövdingen Ingvar den vittfarnes ödesdigra expedition, omtalad på åtminstone 26 runstenar i Mellansverige och i en fantasifull isländsk saga. Enligt runinskrifterna dog Ingvar och hans män på en färd mot sydöst till Särkland, vilket kan tolkas som 'saracenernas land' och vanligen förmodas ha omfattat trakterna väster om Kaspiska havet. Berättelsen i den isländska sagan ger också intrycket att det var till detta hav Ingvar och hans män tog sig fram i samband med att de bistod en kung i österlandet mot hans upproriske broder. Beskrivningen av den flod man följde mot öster innan man nådde havet och av de starka forsar, trånga klyftor och branter man därvid var tvungen att forcera genom att dra båtarna med rep överensstämmer också med förhållandena utmed de två stora floderna genom Transkaukasien, Rioni och Kura. Liksom runstenarna vittnar sagan om att expeditionen blev katastrofal för deltagarna; de flesta sägs ha dött i en svår epidemi under hemvägen år 1041 (Larsson 1983, 1986 s. 109, 1990).

Inför en planerad flodfärd från Svarta havet till Kaspiska havet i Ingvars kölvatten gjorde jag i slutet av maj 1995 tillsammans med Håkan Altrock, erfaren seglare och skeppare på båtar av vikingatida typ, en rekognosering av floderna och dragsträckorna väster om Tbilisi. Denna del av färden torde vara den som är svårast att genomföra, bland annat på grund av att båten måste dras landvägen över bergskedjan Likhi mellan västra och östra Georgien.

De floder som omfattats av undersökningen är Rioni och dess bifloder Kvirila, Dzirula och Tscherimela i västra Georgien samt Kura i östra delen av landet (fig. 1, s. 24). Rekognoseringen skedde med bil och till fots tillsammans med georgiska medhjälpare. Floderna undersöktes utmed de partier som bedömdes som särskilt intressanta och som kunde nås på framkomliga körvägar. Avstånden på dragsträckorna mättes upp med bil där så var möjligt. För höjduppgifter och flodsträckornas längder har i första hand de engelsk-amerikanska militära flygkartorna i skala 1:500 000 och (för västra Georgien) 1:250 000 utnyttjats. (Avstånden längs floderna är dock såsom Rune Edberg an-

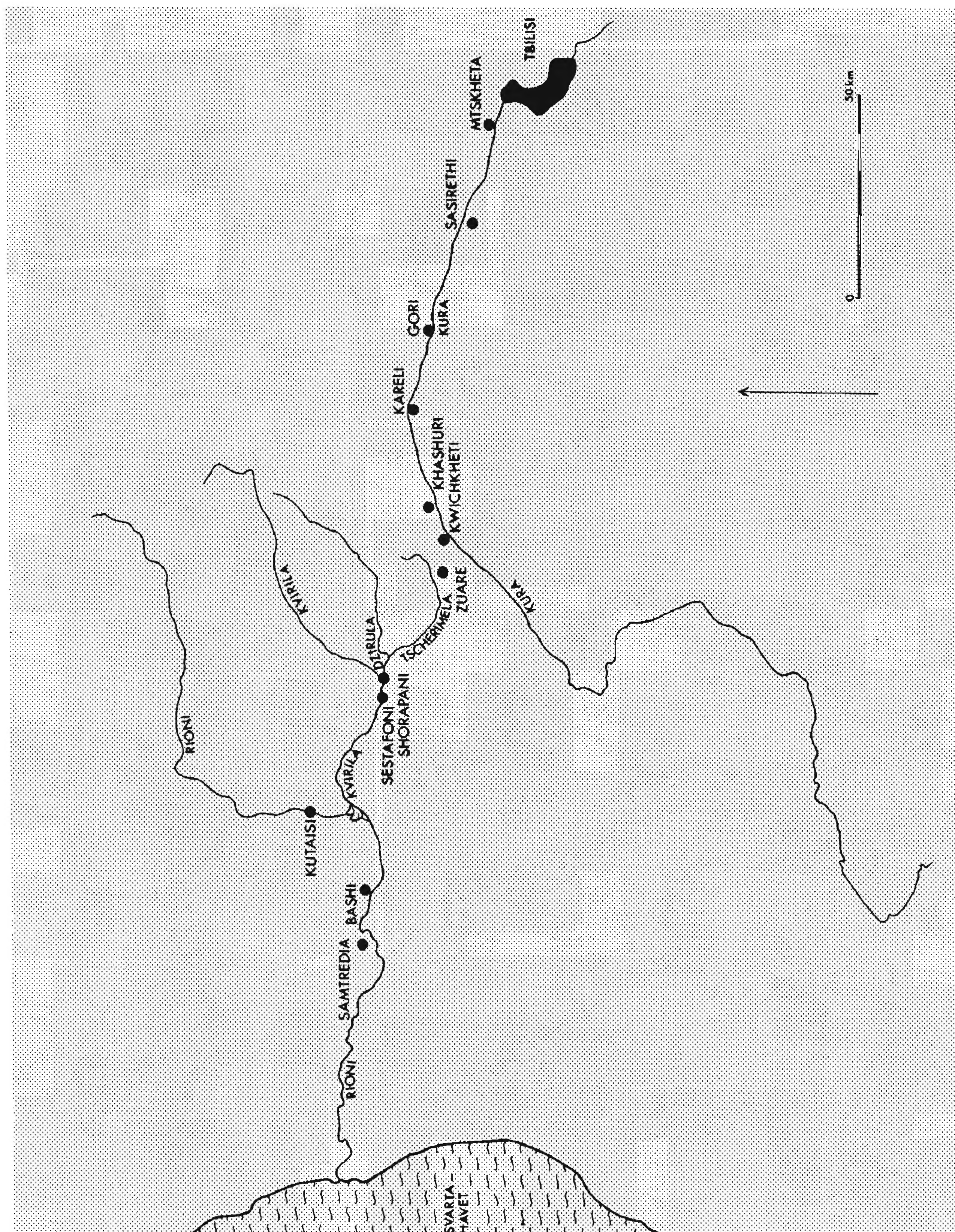


Fig. 1. Karta över Rioni med bifloder och Kura väster om Tbilisi.

märkt ovan svåra att mäta exakt på grund av meandrar och förgreningar.) Statistiska uppgifter om vattenföring och vindriktningar har erhållits av Georgiens statsmeteorolog i Tbilisi. För vattenföringen anges medelvärdena för en följd av år. Flödena kan dock variera avsevärt, och de år de är som störst kan de uppgå till nästan dubbla medelvärdet. Innevarande år uppgavs vattenståndet vara extremt lågt på grund av det ringa snöfallet under vintern.

Rioni

LÄNGDEN PÅ RIONI från dess utlopp i Svarta havet till sammanflödet med Kvirila är enligt kartan omkring 120 km. Floden undersöktes från trakten av Samtredia (strax nedströms det ovannämnda Bashi) och österut. Strax nedanför Samtredia (fig. 2, s. 26) är floden omkring 100 m bred och har en strömningshastighet av ca 1 m/s (2 knop). Djupet uppgår till minst en meter i närheten av stranden men är sannolikt betydligt större i strömfåran. Stränderna är låga och gräsbevuxna och väl lämpade för dragning från land. Av kartorna att döma är höjden på platsen drygt 10 m ö h och avståndet till havet utmed flodvägen omkring 90 km. Hela denna sträcka flyter Rioni alltså över relativt flackt land där vattenflödet successivt ökas genom tillskott från flera mindre bifloder. Flödet torde här vara tillräckligt för betydligt större båtar än den vikingatida båttyp som är tänkt att användas vid det planerade försöket, även om strömmen på sina ställen kan vara relativt stark. Denna sträcka och en bit uppströms roddes, drogs och bogserades för något tiotal år sedan den relativt djupgående (60–90 cm) och åtta ton tunga båten Argo, en replik av ett gammalt grekiskt roddarskepp som av författaren Tim Severin seglades i den grekiske sagohjälten Jasons kölvatten (Severin 1986 s. 95–204, 219).

Strax uppströms Samtredia upphör Rionis naturliga lopp på grund av en kraftverkskanal som byggts under de senaste åren. Den har övertagit en stor del av flödet från den gamla flodfåran på en sträcka av ca 25 km, dvs nästan ända upp till sammanflödet mellan Rioni och Kvirila, där en stor damm anlagts. Den historiska förläggningsorten Bashi kan därför beklagligtvis ej nås direkt från floden på ett autentiskt sätt. Strömningshastigheten i kanalen, som är grävd alldeles rakt genom det flacka landskapet, uppgår till ca 3 m/s, alltså närmare 6 knop. I den gamla flodfåran var djupet på de ställen där vi vadade ut 80–90 cm och strömmen närmast försumbar, men lugnvattnen avbröts av snabbare strömmande partier med bara någon decimeters djup och botten av småsten. Här påminde floden snarast om en mindre Norrlandsälv där lugnvatten och strömmande sträckor avlöser varandra. De torrlagda delar av floden som nu bildar stränder består av småsten och sand och utgör ett lämpligt underlag för dragning från land. Flodbredden varierar avsevärt utmed hela den gamla sträckningen beroende på att flödet hela tiden delar upp sig på mindre armar med stora sandbankar emellan. Trots det låga vattenståndet i den gamla strömfåran är denna sannolikt att föredra framför den kraftigt strömmande kanalen med dess brant lutande betongkanter.

Medelvattenflödet i Rioni omkring 30 km från utloppet i Svarta havet är i april 643 m^3/s, i maj 648 m^3/s och i juni 547 m^3/s.

Kvirila

KVIRILA UNDERSÖKTES på två ställen, dels omkring 10 km ovanför sammanflödet med Rioni, dels vid Shorapani strax nedströms sammanflödet med Dzirula. På den förra platsen (fig. 3. s. 26) är floden omkring 75 m bred och djupet i strömfåran omkring 1,5 m. Strömmen uppgår här till ca 0,8 m/s (1,6 knop). Några meter från stranden är den däremot försumbar. Platsen ligger enligt kartan omkring 100 m ö h.

Vid vårt besök på platsen blåste det en mycket stark östlig vind, vilket ökade ytvattnets strömningshastighet. De förhärskande vindarna i denna del av landet uppges dock vara västliga, men dessa är normalt betydligt svagare än de östliga. Också utanför Georgiens kust uppges vindarna vara främst västliga men svagare än i inlandet.



Fig 2. Rioni nedanför Samtredia. Foto: Mats G Larsson

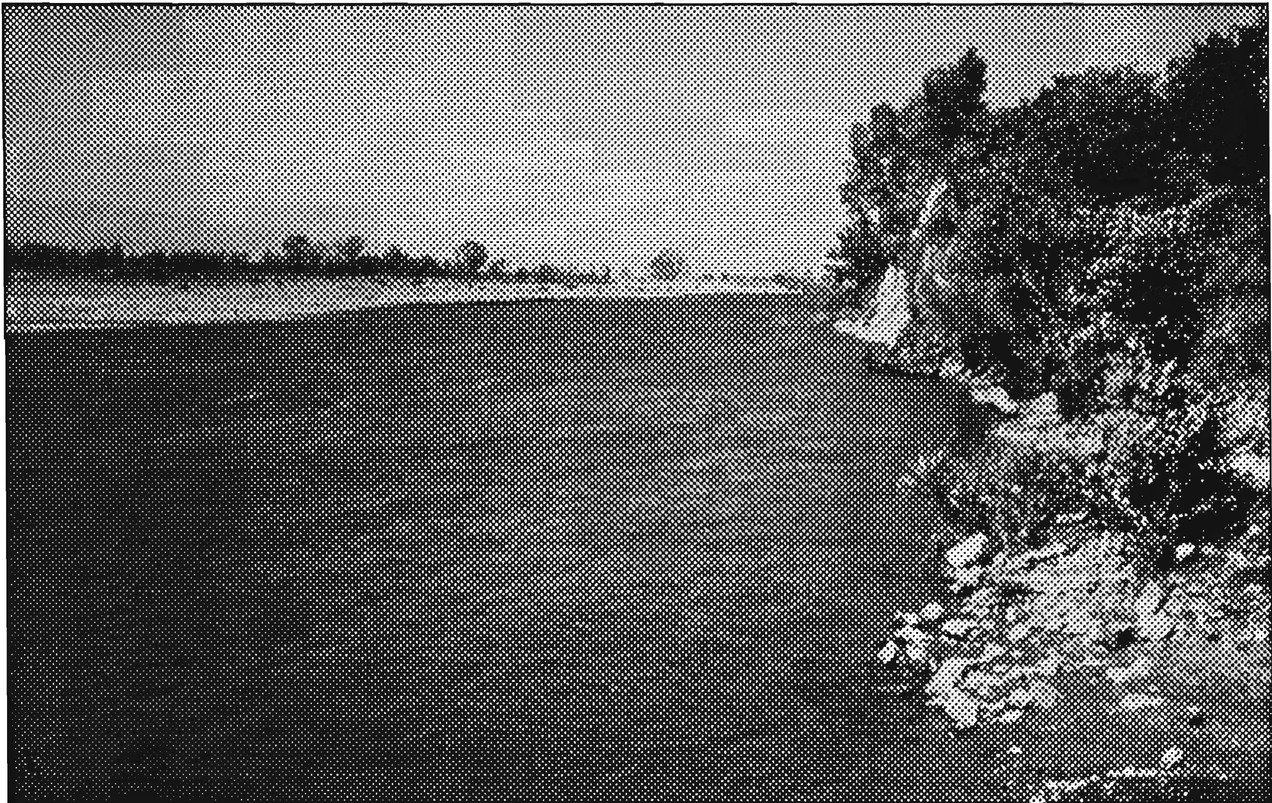


Fig 3. Kvirila ovanför sammanflödet med Rioni. Foto: Mats G Larsson

Shorapani, där Kvirila flyter samman med Dzirula, var under antiken den östligaste plats man kunde nå med mindre handelsfartyg. Floden är här ungefär lika bred som i sitt nedre flöde. Djupet mättes inte men bedömdes genom besiktning från bron över floden till minst en meter. Strömmen var av samma storleksordning som vid flodens nedre flöde, men virvlar från mer strömmande partier skymtade något hundratal meter nedströms bron. Platsens höjd över havet kan med hjälp av kartan uppskattas till ca 150 m.

Kvirilas stränder är liksom Rionis relativt låga. De består vid det vattenstånd som rådde vid undersökningen huvudsakligen av sand och småsten men är på vissa ställen gräsbevuxna nästan ända fram till vattnet. Dragning från land bör därför inte erbjuda några problem annat än möjligen genom staden Zestafoni strax nedströms Shorapani.

Kvirilas längd från Rioni till sammanflödet med Dzirula är omkring 50 km.

Dzirula

DEN DEL AV DZIRULA som uppströms Shorapani flyter västerut från sammanflödet med Tscherimela är omkring 7 km lång. Floden observerades bara från de relativt höga stränderna, men det framgick att kontinuerlig rodd knappast skulle vara möjlig med dåvarande vattenstånd. Vissa partier var forsande med stenar som stack upp över vattenytan. Dragning från land med båten tömd på last skulle förmodligen vara den bästa metoden genom större delen av detta parti. Dzirulas stränder är dock brantare, stenigare och snårigare än Kvirilas och Rionis, vilket medför att dragningen här blir betydligt arbetsammare.

Som nämnts ovan var vattenståndet i floderna detta år extremt lågt för årstiden. Dzirula hade här också en helt annan karaktär än i juni 1983 då jag besökte samma plats och bedömde floden som lämpad för rodd eftersom den då verkade relativt djup och hade ett ganska lugnt flöde.

Höjden över havet vid sammanflödet mellan Dzirula och Tscherimela är omkring 200 m. Medelvattenflödet i floden strax nedanför denna plats uppgår i april till 58 m^3/s, i maj 30 m^3/s och i juni 19 m^3/s.

Tscherimela

TSCHERIMELA, DEN ÖSTLIGASTE bifloden till Rioni, är ett mindre vattendrag med en bredd på mellan 10 och 20 m. Den är mycket grund och forsande med stora stenar som sticker upp ovanför ytan på ett otal ställen. Med det vattenstånd som rådde vid besiktningstillfället var rodd inte tänkbar. Dragning från land med olastad båt bedömdes som möjlig några kilometer uppför floden, men därefter blir den alltför grund och stenig även för detta (fig. 4, s. 28). Med högre vattenstånd bör dock dragsträckan kunna förlängas avsevärt. Liksom utmed Dzirula blir dragningen relativt arbetsam på grund av att botten och stränder är steniga och flodbanken brant och snårig.

Den plats dit vi ungefär bedömde att dragning i vattnet var möjlig är där Tscherimela rinner genom en väldig klyfta med höga raka bergssidor på bägge sidor om vattnet (fig. 5, s. 28). En asfalterad väg går strax ovanför floden och kan nås via en relativt brant och något tiotal meter hög slänt. Vägen, som sedan övergår till gropig grusväg, följer i huvudsak floden ca 25 km innan den möter en avtagsväg mot Zuare och passet över bergen mot Kura.

Medelvattenflödet i Tscherimelas mellersta lopp är i april 25 m^3/s, i maj 15 m^3/s och i juni 11 m^3/s.

Passet Zuare – Kwichkhethi

AVTAGSVÄGEN MOT ZUARE är en ca 5 km lång grusväg med relativt svag lutning. Den upphör vid Zuare, vilket alltså är så långt man kan komma med bil. Därifrån går mindre vägar och stigar österut till Kwichkhethi på andra sidan bergen. Stigarna har vanligen karaktären av ca 2 m breda hålvägar med ett djup av 1–1,5 m (fig 6, s. 30) som ibland försvinner så gott som helt när de leder över öppna marker. Två alternativa leder finns, en nordlig och en syd-

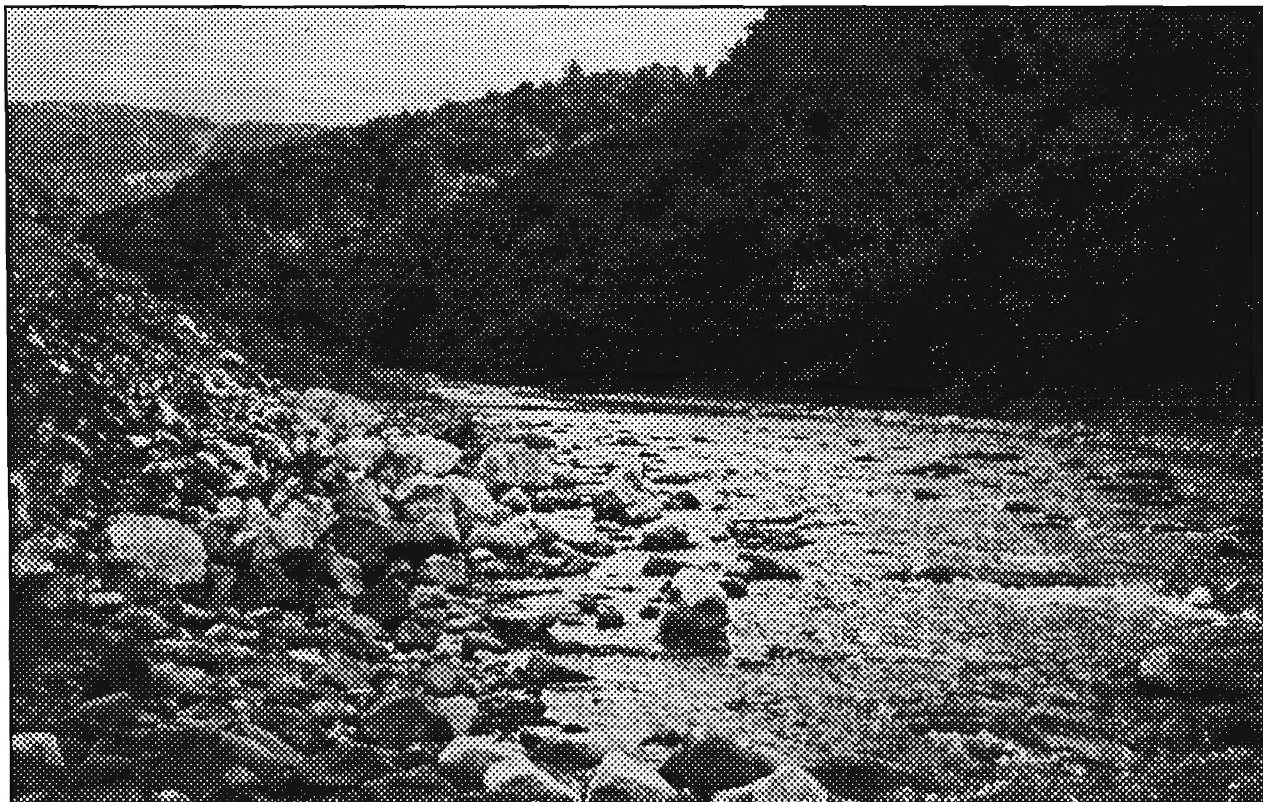


Fig 4. Tscherimela några kilometer ovanför sammanflödet med Dzirula. Foto: Mats G Larsson



Fig 5. Klyfta vid Tscherimelas nedre lopp.
Foto: Mats G Larsson

lig, vilka till en början följer en gemensam relativt bred grusväg. Efter att ha vandrat bägge bedömde vi den nordligare leden som den överlägset bästa.

På västra sidan av bergen leder stigen till största delen över öppna marker omväxlande med lövskogsdungar. Trakten är överväldigande naturskön med blomsterrika ängar kringgärdade av lummig lövskog och med lövskogsklädda berg och snöhöljda toppar i bakgrunden. Lantbruket i trakten är ålderdomligt; herdar vaktar sina hjordar på ängarna och här och var ser man oxar som används för plöjning eller dragning av grovt timmer direkt på marken (fig. 7, s. 31). Det bör alltså inte vara några problem att få tag i tidstrogna dragdjur som hjälp på denna sträcka eller för dragningen längs Tscherimela.

Höjden över havet vid Zuare kan med hjälp av kartan (som här ger en mycket grov bild) uppskattas till knappt 700 m. Krönet av passet ligger på knappt 1 000 m och Kwichkheti på andra sidan på omkring 800 m. Avståndet mellan Zuare och Kwichkhethi uppgavs av ortsbefolkningen vara omkring 6 km. Vägen tog dock omkring 3 timmar att gå, vilket tyder på att det i realiteten är längre även om gånghastigheten blir relativt låg i motlutet. Vi bedömde sträckan till ca 10 km med krönet något närmare Kwichkhethi än Zuare. Detta ger en medellutning på omkring 5 % mellan Zuare och krönet. Den maximala lutning som uppmättes utmed den nordliga leden var 21 % på en endast 10 m lång sträcka, vilket får anses närmast försumbart. De brantaste partierna låg i övrigt på 10–12 %. Också denna lutning förekom dock bara på kortare sträckor, totalt något hundratal meter. Utmed den största delen av vägen låg värdena således avsevärt lägre.

Stigarna över berget kommer fram i västligaste delen av byn Kwichkhethi, intill en liten bergsfästning som indikerar att leden har anor från medeltiden. Härifrån kan man i sällskap med lösspringande grisar, höns och hundar fortsätta på en gropig grusväg genom det relativt vidsträckta Kwichkhethi och efter 5 kilometers dragning i svagt medlut nå Kura.

Kura

VÄGEN FRÅN KWICHKHETHI når nästan ända fram till stranden av Kura, där den möter en större väg som följer floden. Platsens höjd över havet är omkring 750 m. Stranden är här låg, och bara något hundratal meter från vägens utfart på den större vägen finns lämpliga platser för sjösättning. Vattendjupet bedömdes vara betydligt över en meter och alltså fullt tillräckligt för båten. Strömmen på platsen är dock mycket stark, ca 2,5 m/s (5 knop), vilket kan innebära vissa svårigheter vid iläggningen och manövreringen, speciellt med tanke på de vidsträckta sandbankarna ute i floden. Sådana förekommer utmed hela Kuras övre lopp och delar upp flödet i olika armar med varierande strömningshastigheter.

Där Kura passerar nedanför staden Khashuri omkring 10 km längre österut uppmättes dess bredd till ca 75 m och strömmen till mellan 1,5 och 2 m/s (3–4 knop). Djupet bedömdes till åtminstone en meter. Några kilometer nedströms (fig. 8, s. 32) varierade strömningshastigheten mellan 1 och 2,5 m/s (2–5 knop). Djupet bedömdes här vara minst två meter, vilket sannolikt gäller också längre uppströms även om vi där inte hade möjlighet att mäta det tillräckligt långt ut. (Mätningarna skedde vanligen genom vadning.)

Nästa observationspunkt var vid Kareli omkring 30 km nedströms, där strömhastigheten bedömdes till omkring 1 m/s (2 knop). Observationer gjordes också på avstånd av ett parti någon mil längre österut, där floden hade i stort sett samma karaktär som uppströms men föreföll flyta något lugnare.

Vid Georgiens gamla huvudstad Mtskheta några mil uppströms Tbilisi gjordes en observation från kyrkan Dschuari som ligger på en höjd med storslagen utsikt över den gamla staden och Kura (fig. 9, s. 32). Floden är här uppdämd av en kraftverksdamm, och strömningshastigheten beror alltså på hur mycket vatten



Fig 6. Hålväg mellan Zuare och Kwichkhethi. Foto: Mats G Larsson

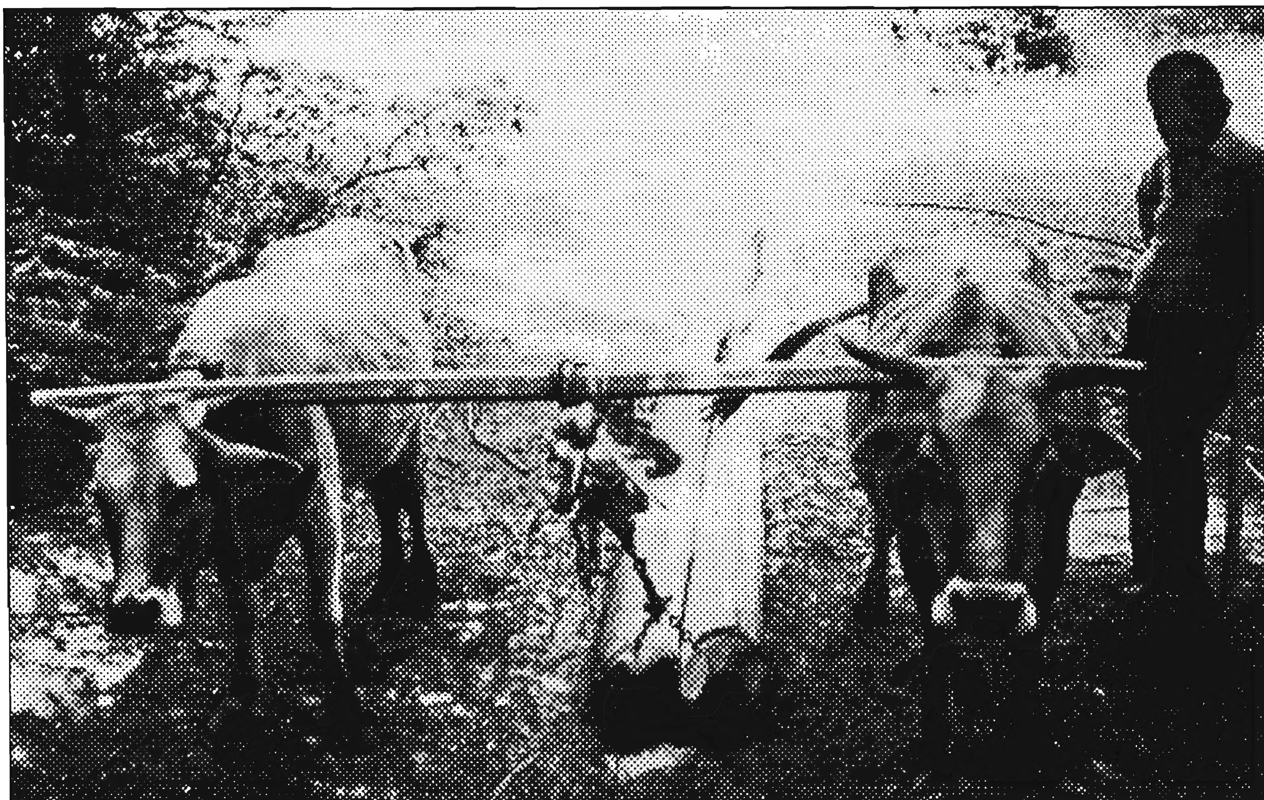


Fig 7. Oxdrivare vid Zuare. Foto: Mats G Larsson

som släpps igenom denna. Vid vårt besök föreföll floden närmast stå stilla ovanför dammen medan den forsade ganska kraftigt nedanför. En mindre väg leder förbi dammen och den mest forsande delen av floden, vilket underlättar den nödvändiga dragningen förbi platsen.

Genom själva Tbilisi rann floden lugnt tack vare den damm som finns också nedströms staden och som för tillfället måste ha varit i det närmaste stängd. Kura är här relativt djup, och vid mitt besök år 1990 kunde man åka med sightseeingbåtar under Tbilisis broar. Förbi dammen nedanför staden och den fors som följer på denna krävs emellertid åter dragning över land ett antal kilometer.

Kuras längd från iläggningsplatsen vid Kwichkhethi till Tbilisi är omkring 150 km. Stadens höjd över havet är omkring 450 m och höjdskillnaden utmed den passerade sträckan omkring 300 m.

Nedanför Tbilisi gjordes ingen rekognosering, men enligt muntlig uppgift från marinhistorikern Tamas Beradze flyter Kura relativt lugnt på den fortsatta vägen ned till Kaspiska havet. Det bör därför enligt honom inte vara något problem att ta sig fram där med en mindre farkost. Avståndet från Tbilisi till Kuras utlopp är enligt kartan ca 750 km, varav omkring 200 km kan tillskrivas flodens meandrar.

Sammanfattning

DEN TOTALA STRÄCKAN vid en färd med båt från Svarta havet till Kaspiska havet genom Transkaukasien är drygt 1 100 km. Därav utgörs drygt 180 km av rodd eller segling i motström (1–2 knop) med inslag av dragning från land. Dragningen torde inte innebära några större svårigheter annat än under 5–10 km i flodernas översta lopp. Den normalt svagt västliga vinden kan göra det möjligt att segla mot strömmen, medan å andra sidan den mindre vanliga men starkare östvinden i stället kan ge ökade svårigheter att ta sig uppför floden.

Dragning av skeppet över land mellan flodsystemen krävs på en sträcka av totalt 45 km vid lågt vattenstånd. Av denna utgör 25 km



Fig 8. Kura nedanför Khashuri. Foto: Mats G Larsson

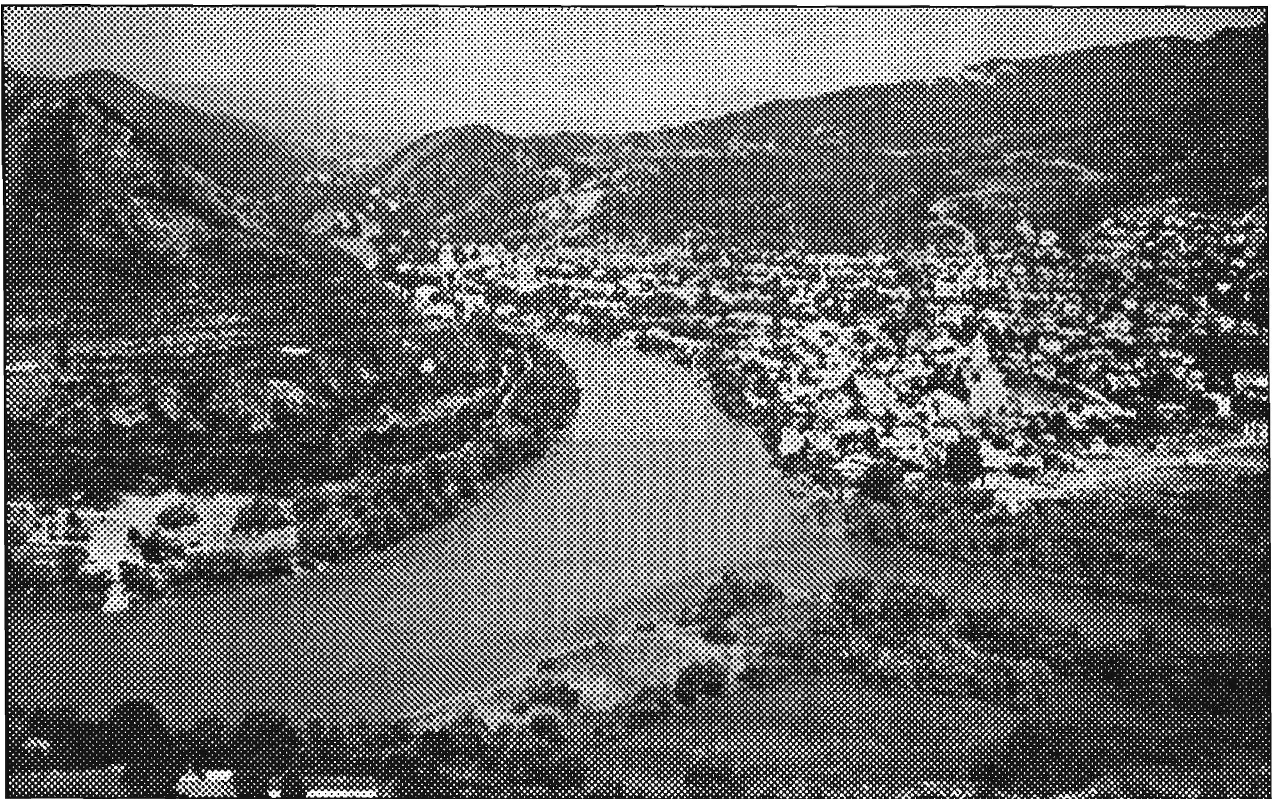


Fig 9. Kura vid Mtskheta. Foto: Mats G Larsson

dragning på körväg utmed floden, 5 km på körväg i svagt motlut, ca 6 km på gräsmark och hålvägar i relativt starkt motlut, ca 4 km på liknande underlag i starkt medlut och slutligen 5 km på körväg i svagt medlut. Den första dragsträckan kan sannolikt minskas betydligt vid högre vattenstånd. I området finns tillgång till oxar som kan användas som draghjälp.

En sträcka på 150 km utgörs av färd nedströms med relativt stark ström (2–5 knop) och med rikligt förekommande sandbankar. I slutet av denna sträcka måste dragning över land ske förbi två kraftverksdammar med efterföljande forsar. Dessa dragningar omfattar några kilometer och kan göras på körväg. Under de återstående 750 kilometrarna sker färden medströms på en relativt svagt strömmande flod.

Med utgångspunkt i de genomsnittshastigheter som uppnåtts under tidigare färder (se ovan s. 21–22 och Edberg 1994 s. 70–72) skulle dagsetapperna uppströms Rioni, Kvirila, Dzirula och Tscherimela kunna sättas till ca 15 km, vilket ger totalt 12 dagar. För dragningen mellan flodsystemen måste troligen omkring en vecka avsättas. Dagsetapperna nedströms Kura bör kunna uppgå till minst 40 km om inte sandbankarna visar sig utgöra alltför stora hinder. Detta skulle innebära ca sex dagars färd inklusive dragning.

Med tre vilodagar skulle tidsåtgången från Svarta havet till Tbilisi därmed bli omkring fyra veckor. För färden på Kura från Tbilisi till Kaspiska havet kan man sannolikt också räkna med dagsetapper på ca 40 km. Denna sträcka skulle då ta omkring tre veckor inklusive tre vilodagar. Med några dagars uppehåll i Tbilisi skulle hela färden därmed kunna göras på sju till åtta veckor.

Det problem som i första hand måste lösas inför en färd denna väg är dragning av båten över land. Om man kan finna metoder att genomföra detta effektivt på slät mark kommer sannolikt inte heller den korta sträckan i motlut att innebära några betydande problem, speciellt om man använder sig av dragdjur. Ett annat problem som bör lösas är släpning/lyftning av båten i vattnet på kortare grunda sträckor samt uppdragning på branta strandbrinkar.

Av de statistiska uppgifterna framgår att medelvattenföringen framför allt i de mindre floderna är som störst i april. Ett högt vattenstånd är särskilt viktigt under den första delen av färden, dvs på Rioni och dess bifloder. En färd genom Transkaukasien bör därför i första hand genomföras under tiden april–maj.



Referenser

Brosset, M. 1849. *Histoire de la Géorgie*. St Petersburg.

Edberg, R. 1994. *Expedition Holmgård. Vikingabåten Aifurs färd från Sigtuna till Novgorod. Ett arkeologiskt äventyr*. Sigtuna Museers skriftserie 5. Sigtuna.

Larsson, M G. 1983. Vart for Ingvar den vittfarne? *Fornvännen*.

– 1986. Ingvarstågets arkeologiska bakgrund. *Fornvännen*.

– 1990. *Ett ödesdigert vikingatåg. Ingvar den vittfarnes resa 1036 – 1041*. Stockholm.

Severin, T. 1986. *Jasons resa. Jakten på det Gyllene skinnet*. Stockholm.

Qaukhchishvili, S. 1955. *Kartlis tsovreba, I*. Tbilisi.

FORNTIDA VÄGAR FRÅN DNJEPR ÖVER VATTENDELAREN TILL VÄSTRA DVINA

av E A Schmidt

Ursprungligen publicerad som: Schmidt E A: Drevnie puti iz Dnepra tjerez vodorazdel v Zap. Dviny. Tverskoj archeologitjeskij sbornik, vyp. 1, Tver, 1994, s 129–133. Denna publicering på svenska sker i samförstånd med författaren.

Översättning från ryskan: Stefan Lindgren

I EN AVLÄGSEN FORNTID upprätthölls förbindelserna mellan skogszonens stammar företrädesvis på floderna. Arkeologiska källor visar att det redan på bronsåldern existerade vägar, som dragits över Dnjepr och Västra Dvinas vattendelare. (Västra Dvina – Zapadnaja Dvina – är det ryska namnet på floden Dyna, eftersom det också finns en nordlig Dvina, som rinner ut i Vita havet. Översättarens anm.) Så har man i Dnjeprbäckenet vid Smolensk hittat föremål med ursprung från Östersjöområdet: en holkyxa av brons av mälartyp (Nakvasino), gjutna keramikformer, framställda genom avtryck av samma typ av holkyxa (Zjaryn) m fl (Schmidt 1974, s. 143–49). Mera intensivt började man nyttja vägarna på järnåldern, när förbindelserna mellan stammarna i Dnjepr- och Dvinabäckenen utvidgades betydligt. Hit till vattendelaren framträngde olika föremål från Östersjön och från södra Dnjeprbäckenet och Svarta havskusten: fibulor, örhängen, halsband m m (Schmidt 1992, s. 106–108, 135–37). Med spridningen av slaverna i övre Dnjeprs och Dvinas bäcken och vid floderna Lovat och Velikaja får vägarna över Dnjepr och Dvinas vattendelare allt större betydelse, eftersom de, förutom vägen från Östersjön (Västra Dvina–Dnjepr), även innefattar vägarna från Dnjepr över Västra Dvina till Lovat.

På så sätt bildades Östeuropas grundläggande huvudled med en sträckning från norr till söder, som förbinder furstendömet Kiev och Svarta havet med furstendömet Novgorod och länderna på andra sidan Östersjön. Denna huvudled gick genom furstendömet Smolensk. 1100-talskrönikören i ”Berättelser om svunna år” (Nestorskrönikan, Ö. a.) beskriver denna väg, kallar den vägen ”från varjagerna till grekerna” och bestämmer dess huvudsakliga riktning: ”från Grekland över Dnjepr, och i Dnjeprs övre lopp – drag till Lovat” (PVL, s. 207) och vidare.

Arkeologiskt material visar att vägen ”från varjagerna till grekerna” tillkom på 800-talet och därefter nyttjades alltmer intensivt under 900-talet. Om detta vittnar väsentliga fynd, däribland föremål som importerats från Skandinavien (Pusjkina 1981, s. 285–290; Novikova 1991, s. 175–199). Men denna väg var inte bara en transitväg, som betjänade förbindelserna med länder på andra sidan haven, utan spelade i första hand en viktig roll i förbindelserna mellan de fornryska länderna. Dess betydelse förstärktes ännu mer från 1000-talet, vilket styrks av såväl skriftliga källor, inklusive krönikor i handelsurkunder från Smolensk (Avanosova 1963) som föremålsfynd. Troligen utformade furstemakten på 1100-talet bestämda strukturer för att betjäna och försvara vägarna och dragen och det grundlades ett system av

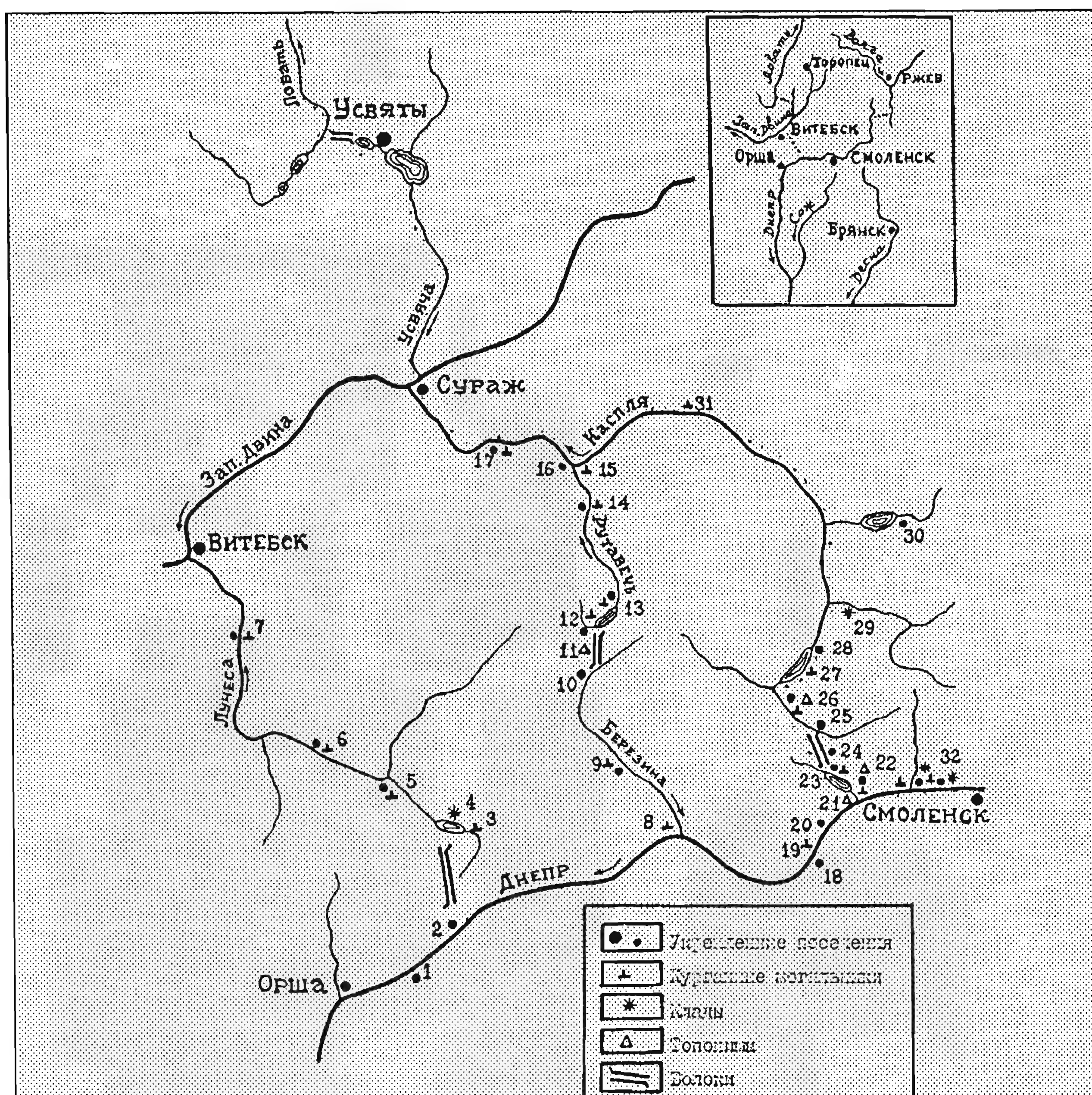


Fig. 1.

Ortnamn på stora kartan: Ловать = Lovat, Усвяты = Usvjaty, Усвяча = Usvjatja, Сураж = Surazj, Зап. Двина = Dyna, Витебск = Vitebsk, Касnля = Kasplja, Лучеса = Lutjesa, Рутавечь = Rutavetj, Березина = Berezina, Орша = Orsja, Днепр = Dnjepr, Смоленск = Smolensk

Ortnamn på infällda kartan: Ловать = Lovat, Волга = Volga, Ржев = Rzhev, Витебск = Vitebsk, Зап. Двина = Dyna, орша = Orsja, Смоленск = Smolensk, Днепр = Dnjepr, Сож = Sozh, Брянск = Brjansk, Десна = Desna.

Förklaringar i ruta: Befästa bosättningar, Gravhögar, Skatter, Toponymer (ortnamn), Drag.

Dragställen och fornminnesplatser (med sifferbeteckning): 1. Dubrovno 2. Germany 3. Dobrino 4. Ozery 5. Babinovitji 6. Kalinovitji 7. Seljuty 8. Komissarovo 9. Privole 10. Rudnja 11. Perevolotje 12. Mikulino 13. Zaozere 14. Kovali 15. Silujanovo 16. Ponizove 17. Verchnie Kosjevitji 18. Gorodets 19. Korobets 20. Krasnaja Gorka 21. Katyn 22. Lodyzjitsy 23. Kuprino 24. Ermaki 25. Soboli 26. Volokovaja 27. Pilitjki 28. Kasplja 29. Kislaja 30. Mironino 31. Minaki 32. Gnjozdovo.

befästa punkter med små garnisoner och förvaltningar. På 1300-talet förlorade detta system stegvis sin betydelse i förbindelse med de ömsesidiga relationer som uppstod mellan furstendömena Smolensk och Litauen.

Vilken vägvariant från övre Dnjepr till Lovat man än tar, måste den gå över Västra Dvina och följaktligen passera två vattendelare: den mellan Dnjepr och Västra Dvina och den mellan Västra Dvina och Lovat, och i båda fallen måste dragsträckor tillryggaläggas. De bekvämaste var övergångarna från Dnjepr till Västra Dvina på avsnittet mellan städerna Orsja och Smolensk vid Dnjepr å ena sidan, och mellan städerna Surazj och Vitebsk vid Västra Dvina å den andra (fig. 1, s. 36). Här uppgår avståndet mellan dessa två stora floder på sina ställen till 80 km, men Västra Dvinas vänstra viktiga tillflöden kommer ibland på bara 7–15 km avstånd från Dnjepr eller dess vänstra tillflöden, och där var det möjligt att under olika årstider dra över båtarna på en sträcka av 10–25 km. Sådana avstånd kunde praktiskt taget tillryggaläggas under en dagsmarsch.

En mycket viktig roll spelades av bosättningarna vid dragen, särskilt de som var belägna i landvägens ändar. Man kan förmoda att invånarna i dessa bosättningar betjänade dragen och samtidigt garanterade säkerheten, tillhandahöll dragdjur, deltog i båtreparationer och försåg de genomresande med livsmedel och material.

Tre riktningar

DE VIKTIGASTE VÄGARNA och dragen över Dnjepr och Dvinas vattendelare är förbundna med två av Västra Dvinas vänstra tillflöden, floderna Kasplja och Lutjesa. På grundval av arkeologiskt material och förefintliga ortnamn kan man här urskilja tre grundläggande riktningar (fig 1, s. 36).

I. Från Dnjepr omedelbart ovan staden Orsja vid byn Germany började vid högvatten om våren ett drag på c:a 14 km till floden Verchita vid byn Ozery, och vid lågvatten på sommaren ett 25 km långt drag mot den punkt där floden Verchita rinner samman med Lutjesa och vidare på denna till Västra Dvina i närheten av staden Vitebsk. I slutet och början av draget ligger befästa bosättningar – ruinstäder (Germany och Babinovitji), grupper av gravkullar (Ozery, Sudilivotji, Vjazovka, Sjtjeki), och man har upptäckt ett förråd av pengar och kläder från 1000-talet mellan byarna Dobrino och Ozery. (I rysk arkeologisk nomenklatur är "gorodisjtje" och "ubjezjisjtje" vanliga, men inte helt översättliga. I det första fallet handlar det om något som varit en stad eller fästning, ung. ruinstad. I det andra fallet handlar det om en tillflyktsort, ett värn av något slag. Ibland kombineras de två termerna till en. Ö.a.) Vidare från draget längs vägen mot Västra Dvina på Lutjesafloden finns det tre komplex av fornryska minnesmärken, vid byarna Babinovitji, Kalinovitji resp. Seljuty (Sjtychov 1971, s. 41, 60). Tyvärr har denna alternativa vägsträckning på Vitrysslands territorium inte underkastats ett speciellt studium.

De andra grundläggande alternativa vägsträckningarna är förknippade med Kaspljafloden och dess tillflöden, som ligger inom Smolenskområdets gränser, med undantag för det avsnitt av Kaspljafloden, där denna faller ut i Västra Dvina vid staden Surazj i Vitryssland. (Område, här och i det följande i betydelsen "oblast", rysk adm. enhet. Ö.a.) Dessa alternativa sträckningar är mera studerade i detalj. Man har kartlagt koncentrationer av fornlämningar: gravhögar, befästningar, icke befästa eller befästa bosättningar samt enskilda fynd och skatter (Schmidt 1983, s. 23–41; 56–92), vilket gett möjlighet att konkretisera vägsträckningar och dragsträckor.

II. Vägen från Dnjepr började i byn Komissarovo, där det finns gravhögar från 1000–1200-talen, i floden Berezina, på vars stränder vid byn Privole det finns en ruinstad med kulturskikt från 1100- och 1200-talet och gravhögar. Vidare fanns det i floden Berezinas övre lopp, på staden Rudijs territorium en befäst bosättning – en ruinstad (numera utplånad under jordbruksarbete), och i detta område bör-

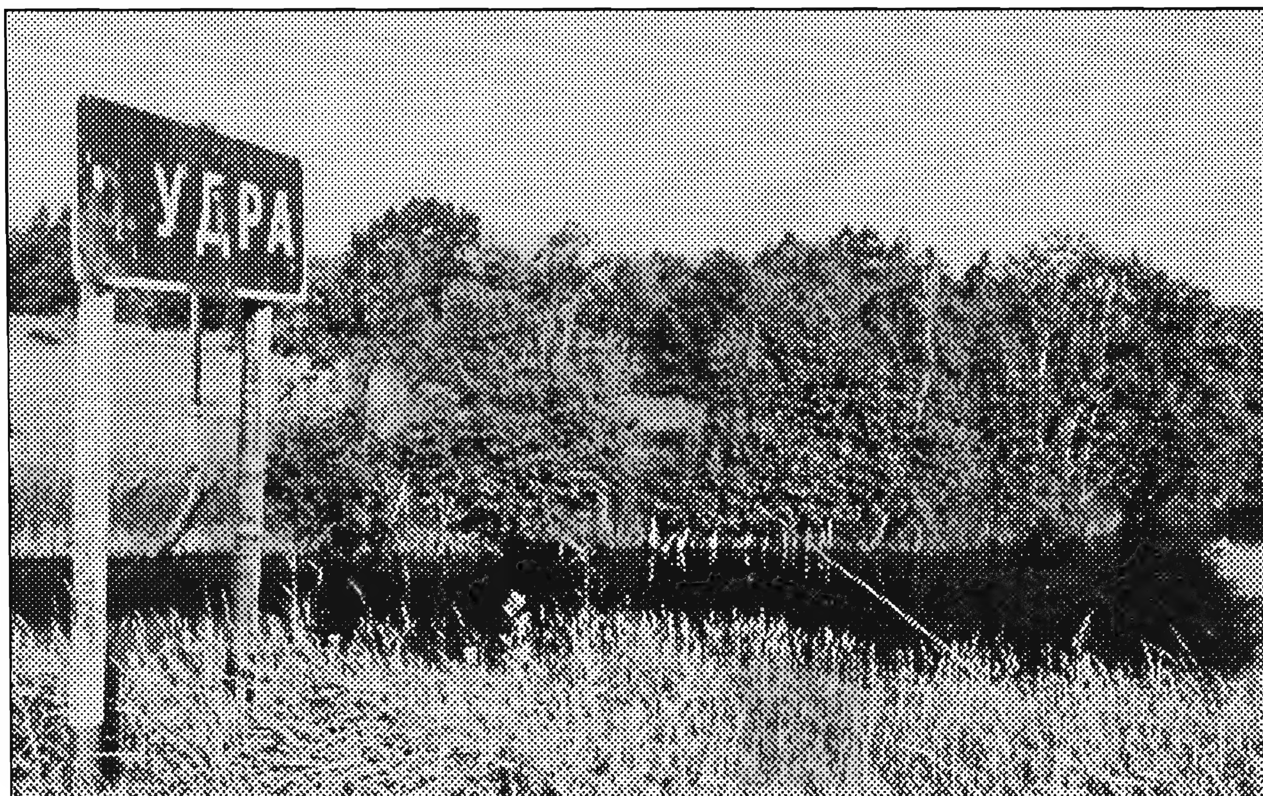


Fig 2. Udra vid Volokovaja. Foto: Rune Edberg



Fig 3. Idealisk dragväg över landtunga vid Ermaki. Foto: Rune Edberg

jade ett ca 8 km långt drag till sjön Bolsjoj Rutavetj. Vid draget återfinns den största anhopningen av arkeologiska minnesmärken: i början den redan omnämnda ruinstaden i staden Rudno, i slutet en befäst bosättning från 1000-1200-talen i den större byn Mikulino (Schmidt 1983, s. 35–37). Den nuvarande större byn var på 1400–1500-talen en stad. Nu finns det vid dragets slut ett befäst värn, som användes på 800–900-talen, ruinerna av en omfattande bosättning och en stor gravhög från slutet av 700-talet till början av 1200-talet (Schmidt 1983, s. 23–30). I den större byn Mikulino finns det gravhögar från 800–900-talen, en större bosättningsruin och en grav under markytan (Schmidt 1983, s. 37).

Draget gick över en relativt jämn yta på vattendelaren genom byn Perevolotje längs bäcken Dunajka vid kanten av en dal och vid några höga kullar (här går ännu idag en stig). Förekomsten av många arkeologiska minnesmärken och fynd av importvaror i dessa, liksom ortnamnet "Perevolotje" (pere=över, volotj=släpa. Ö.a.) möjliggjorde en lokalisering av draget och fastställanet av att det användes på 800–1200-talen.

Från byn Zaozere vid sjön B. Rutavetj gick vägen på floden Rutavetj, där den dokumenterats med en rad fornlämningar: ruinerna efter större bosättningar och gravhögar från 800–900-talen och en ruinstad från 1000–1200-talen vid floden Koval (Schmidt 1983, s. 30–32) och vidare, där floderna Rutavetj och Kasplja rinner samman, en ruinstad nära den större byn Ponizovje (Schmidt 1983, s. 38) och en gravhög vid byn Silujanovo (Schmidt 1983, s. 41). Längre ner fortsätter Kaspljafloden genom byn Verchnie Kosjevitji, där det finns en fornrysk ruinstad från 1000–1200-talen och gravhögar (Schmidt 1983, s. 32–34), och mynnar därefter ut i Västra Dvina vid staden Surazj.

III. En särskilt stor koncentration av arkeologiska minnesmärken från 800–1200-talen återfinns i Smolenskområdet, lite längre ned utmed floden Dnjepr. I första hand handlar det om det arkeologiska komplexet Gnjozdovo från slutet av 800-talet till början av 1000-talet (Avdusin 1952, s. 7–10), vilket innefattar befästa och obefästa bosättningar och en enorm nekropol av gravhögar (fig. 5, s. 40). Dessa utgör tillsammans resterna av en blivande stad, som slutade sin existens i slutet av 900-talet eller tidigt i 1000-talets början. Några forskare anser att Gnjozdovo var den forntida föregångaren till Smolensk, vilken spelade en viktig roll på vägen "från varjagerna till grekerna" och som kontrollerade dess centrala avsnitt med de viktigaste dragen. Utforskningen av Gnjozdovokomplexet har gett ett enormt material till stöd för att karakterisera den tidens hantverk, kultur och handel (Avdusin 1983, s. 100–114; Pusjkina 1991, s. 226–243). Bl a har man fått bekräftelse på att det funnits intensiva förbindelser med länder på andra sidan haven, från Skandinavien (Novikova 1991, s. 175–199) i norr till Bysans och arabvärlden i söder. Importföremål från 800–900-talen har upptäckts inte bara i Gnjozdovo, sådana har påträffats också på andra ställen i denna region: Novoselki (Schmidt 1963, s 114–128), Rokot (Schmidt 1983, s. 39), Kislaja (Schmidt 1983, s. 63) m fl.

På 1000-talet ändrades bilden tvärt: i Gnjozdovo dog livet ut, och på det nuvarande Smolensks territorium utvecklades snabbt en stadslik bosättning med handel och hantverk, vilken undersökts relativt väl av arkeologerna (Avdusin 1983, s. 92–122; Astasjov 1991, s. 25–49). Smolensks furstliga administration kontrollerade utan tvivel även vägen på Berezinafloden till floderna Rutavetj och Kasplja. Men på det hela taget betjänade och kontrollerade fursteadministrationen och befolkningen som bodde i Smolensk med omnejd en annan väg, som hade större betydelse för dem, och den började lite längre ner från staden på Dnjepr, i den större byn Katyn och gick från Dnjepr på floden Katynka till sjön Kuprinskoje. I Katynkas dalgång (Schmidt 1983, s. 73–76) och runt sjön Kuprinskoje (Schmidt 1983, s. 66–68, 82, 91–93) återfinns tio grupper av gravhögar och



Fig. 4. Det vikingatida höggravfältet vid Gnjozdovo. Foto: Rune Edberg

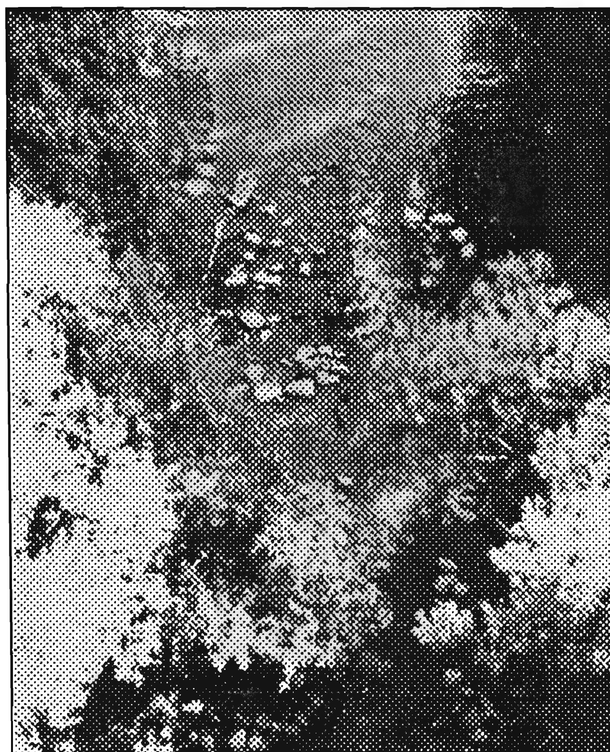


Fig 5. Ofarbar å från Kuprinskosjön.
Foto: Rune Edberg

ett betydande antal enskilda gravhögar, som härrör från 700-talet till början av 1200-talet, fyra ruiner efter större bosättningar från samma tid, två befästa ruinstäder – Staroje Kuprino och Ermaki (fig. 4, s. 38) – och en ruinstad med ett fornryskt kulturskikt vid den nuvarande byn Lodyzjitsa (f d Lodejnitsa), som på 1100-talet betalade 10 grivnor i skatt till biskopen av Smolensk (Avanosova 1963, s. 77) (Grivna, gammal rysk silverenhet, 0,409 kg. Ö.a.).

Från sjön Kuprinskoje började draget till floden Udra och sjön Kaspljanskoje genom byn Volokovaja (fig. 3, s. 38). Vid högvatten var draget 7–8 km långt, från Kuprinskojesjön till Udrafloden vid byn Sobol, där det fanns en stad (numera ruinstad), och på Udra genom byn Volokovaja till sjön Kaspljanskoje. På sommaren, vid lågt vattenstånd i Udrafloden, fraktades båtar och last på land en sträcka på c:a 20 km som gick över Staroje Kuprino – Volokovaja – sjön Kaspljanskoje. I området kring byn Volokovaja finns det en befäst stadsruin (Gorodisjtje-ubez-

jisjtje i orig. Ö.a.) och några grupper av gravhögar (Schmidt 1983, s. 56–57, 64). På sjön Kaspljanskojes södra strand vid byn Pilitjka fanns en stadsruin (numera förstörd) och gravhögar, men vid sjöns nordöstra kant, där Kaspljafloden rinner ut ur sjön, ligger den större byn Kasplja, som är känd från skriftliga 1100-talskällor (Avanosova 1963, s. 75) och på vars territorium återfinns resterna av en forntida större by och en stad med kulturskikt från 1000–1300-tal (Schmidt 1983, s. 72–73).

Vägen fortsatte på Kaspljafloden (fig. 10, s. 19), på vars stränder det vid Zjerespejflodens mynning finns rester av en större by, och inte långt från samma mynning ligger gravhögar och ruiner av två större byar. I den ena av dessa, som ligger vid byn Kislaja, har man hittat en stor myntskatt (Schmidt 1969, s. 63–65), som bestod av dirhemer, men även omfattar silverbrakteater från Hedeby, daterade till början av 800-talet. Efter Zjerespejs mynning rinner Kaspljafloden över en träskartad slätt, igenvuxen av skog, och där har man inte hittat några arkeologiska minnesmärken, men vid flodens högra tillflöde, Svaditsefloden, som rinner genom sjön Akatavskoje, ligger en grupp fornlämningar från den här aktuella tiden. Längre fram, vid floden Rutavetjs mynning i Kaspljafloden finns det bara en grupp gravhögar och bredvid dem resterna av en större by vid byn Minaki. Från Rutavetjs mynning och den större byn Ponizovje gick vägen till Västra Dvina över platser som redan beskrivits för den alternativa vägsträckningen.

Koncentrationen av fornlämningar på avsnittet Katyn–Kasplja och förekomsten av ortnamn som "Volokovaja", "Lodejnitsa", "Katyn" (Katynka) ger möjligheter att mer konkret bestämma vägsträckning och drag från Dnjepr till Dvina (Volok = drag, lodka = båt, katat = rulla. Ö.a.) Det är inte uteslutet att det existerat en landväg över vattendelaren direkt från staden Smolensk till byn Kasplja, som man forslat varor på under 1000–1200-talen.

Förutom de tre huvudsakliga dragen över vattendelaren Dnjepr–Dvina kunde man också utnyttja andra – på floden Chmost till floden Zjerespej eller på floden Von, men dessa vägar har inte fixerats så noggrant med arkeologiska data. Deras lokalisering kräver specialstudier.



Referenser

Astasjov N I. 1991. Usadby drevnego Smolenska. Smolensk i Gnezdovo. Izd. MGU.

Avdusin D A. 1952. Gnezdovskije kurgany. Smolgiz.

– 1983. Kljutj-gorod. Putesjestvija v drevnost. Izd. MGU.

Avanosova, R I. 1963. Smolenskie gramoty XIII–XIV vekov. Izd AN SSSR. Moskva.

Novikova G L. 1991. Skandninavskije amulety iz Gnezdova. Smolensk i Gnezdovo. Izd. MGU.

"PVL" = *Povest vremennych let*. Pod red. Adrimanovoj-Perets V P. Izd AN SSSR. Moskva–Lgd, 1950. ("Nestorskrönikan")

Pusjkina T A, 1981. Skandinavskije vesjtji iz Gnezdovskogo poselenija. Sovetskaja archeologija, 1981. No 3.

– 1991. Torgovnyj inventar iz kurganov Smolenskogo Poddnjeprovja. Smolensk i Gnezdovo. Izd MGU.

Schmidt E A. 1963. Archeologitjeskie pamjatniki vtoroj poloviny I tysjatjeletija n e na territorii Smolenskoj oblasti. Materialy po izutjenijo Smolenskoj oblasti. Vyp. 5. Smolensk.

– 1969. Raskopki v Smolenskoj oblasti. Archeologitjeskije otkrytija 1968 goda. Moskva 1969.

– 1974. O nekatorych nachodkach bronzovogo veka v verchovjach Dnepra. Materialy po izutjenijo Smolenskoj oblast. Vyp 7. Smolensk.

– 1983. Drevnerusskije archeologitjeskije pamjatniki Smolenskoj oblasti. Tjast II. Izd "Moskovskij rapotjij".

– 1992. Plemena verchovev Dnepra do obrazovanija drevnerusskogo gosudarstva. Dnepro-dvinskie plemena (VIII v do n e-III v n e). Moskva, "Prometej".

Sjtychov G V. 1971. Archeologitjeskaja karta Belorussii. Vyp 2. Pamjatniki zjeleznego veka i epochi feodalizma. Minsk, "Polymja".

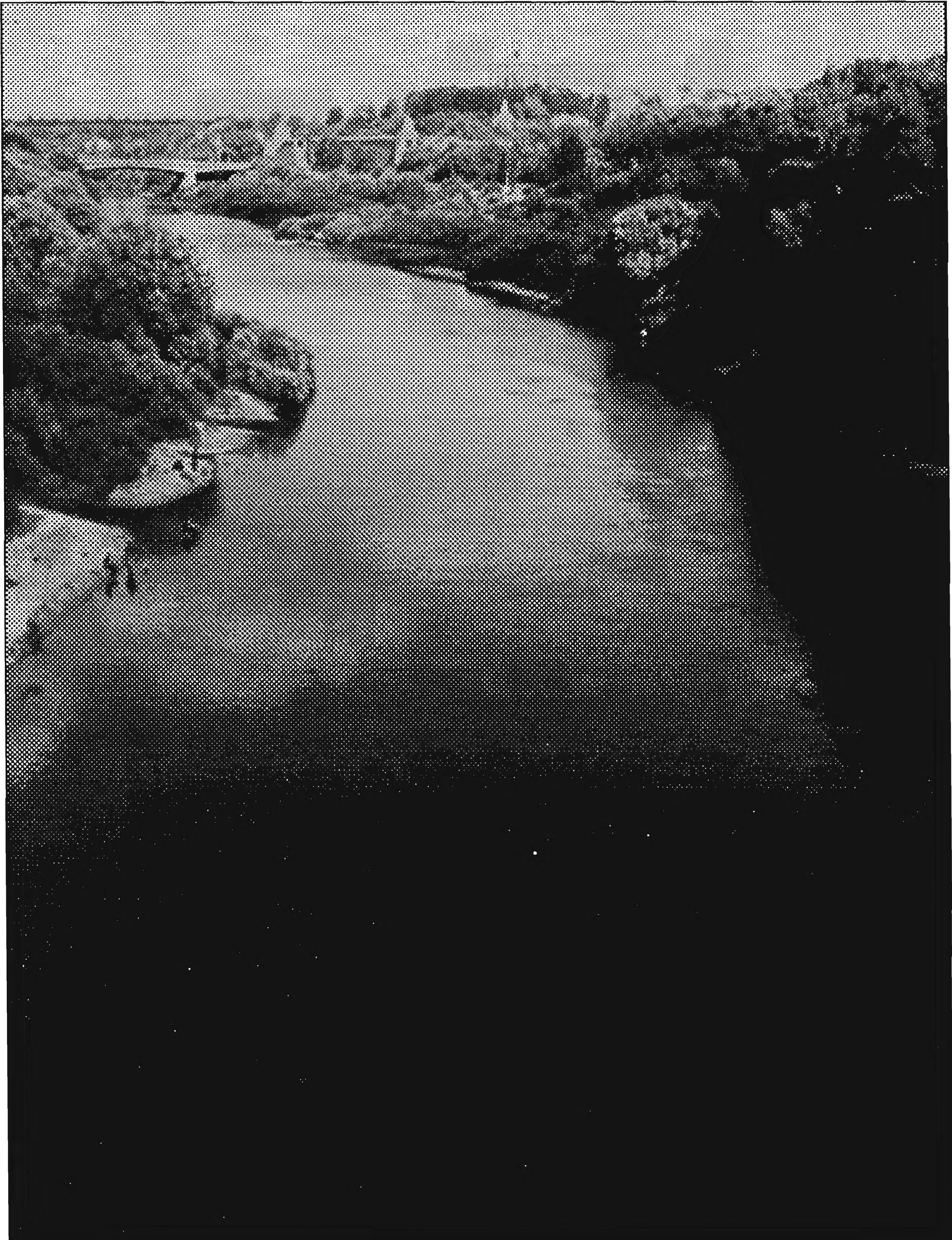


Fig. 6. Dnjepr vid Smolensk.

Foto: Rune Edberg

ABSTRACTS

Vikingavägar i öster (Viking Routes to the East). Edited by R. Edberg. Published by Sigtuna Museer as No.1 in the series *Meddelanden och Rapporter från Sigtuna Museer.* Sigtuna (Sweden), 1996.

Publications from the Sigtuna Museums may be ordered by phone + 46 8 592 510 18 or fax +46 8 592 562 32. Mail address: Stora gatan 55, S-193 30 Sigtuna, Sweden.

Edberg, R. In Oleg's Wake. A Journey of Exploration along the Rivers between Novgorod and Smolensk.

In the summer of 1994 a small reconstructed Viking Age ship, the Aifur, successfully made the journey from Sigtuna in Sweden to Novgorod in Russia. According to plan, the expedition will continue on the traditional Russian inland waterways towards the Black Sea. As a preparation, in the summer of 1995 the author went on a short trip to Russia to explore various conditions along the rivers, such as currents, depths and necessary portages. Except for some rapids (i e at the village of Sopki) the river Lovat seemed to be navigable for a vessel as small as the Aifur all the way to a portage in the neighbourhood of the village Prud near the Belarus border. The portage, to the lake Uzmen, is about 5 km long. From there the river Usvyatcha offers favourable downstream conditions till it reaches the river Dvina. After following the Dvina a very short distance, it is necessary



Fig. 7. Dnjepr vid Kiev. Foto (1993): Rune Edberg

to choose a tributary, the Kasplya, upstream. This river seemed to be readily navigable to the city of Kasplya and even farther upstream if the water level is high. The small rivers Udra, Katynka and others in the Smolensk area were explored during the journey and several possible portages in connection with them are considered.

•••

Larsson, M G. In the Wake of Ingvar the Fartravelled. A Journey of Exploration along the Rivers between the Black Sea and Tbilisi in Georgia.

As a preparation for a planned expedition with a boat of the Viking Age type from the Black Sea to the Caspian Sea through Transcaucasia, an exploration of rivers and mountain passes in Georgia was carried out in May, 1995. The Rioni and its tributaries in western Georgia and the Kura in the eastern part of the country were investigated together with the watershed between them, the Likhi mountains. The investigations showed that it would be possible to row and sometimes tow a boat about 170 kilometers upstream the Rioni and its tributary the Kvirila to Shorapani, the ancient end point for small ships. From there the boat probably must be towed in the water for another ten kilometers and then transported over land to the Kura for about 45 kilometers. Only a short part of that distance is uphill and the gradient rarely reaches more than 10 %. If efficient methods for land transport are available and with oxen as draught-animals the transport over the mountains would probably not cause any major problems. Navigating the Kura downstream may sometimes be difficult due to the strong current and the many sand banks in the river.

•••

Schmidt, E A. Ancient Roads from the Dnepr over the Watershed to the Western Dvina. (Original Russian text published in the Tverskoj archeologichsky sbornik, vyp. 1, Tver, 1994. Translated into Swedish by Stefan Lindgren and published here with the author´s permission).

In ancient times, communication in the forest zone was upheld chiefly via the rivers. In due course, a main northern-southern route through Eastern Europe was established, connecting the principality of Kiev with that of Novgorod and the countries on the far side of the Baltic. Archaeological evidence proves that the route "from the Varangians to the Greeks" was established in the 9th century and was frequented more and more during the 10th. The route was not only used for foreign trade but still more in the relations between the Old Russian lands. In the 12th century the princely power supposedly established a system of structures to defend and control the routes and their portages. Three main directions from Smolensk are discussed: I. From the Dnepr to the Verchita and the Luchesa and on to the Dvina near Vitebsk. II. From the Dnepr via the rivers Berezina and Rutavezh to the Kasplya and III. From the Dnepr via the rivers Katynka and Udra to the Kasplya. All three directions involved various portages, which are discussed with regards to place-names and archaeological remains.

